

舵輪

新入生誕生

去る七月二日、二〇日及び八月六日の総帆展帆をもって、新たに七名の展帆ボランティアが誕生したので紹介します。

- 馬淵 清隆 (富山市)
 - 藤田 美紀 (大阪府高槻市)
 - 小泉 理恵 (富山市)
 - 田頭 和子 (婦負郡婦中町)
 - 神名 繁 (富山市)
 - 大間知トキ子 (婦負郡婦中町)
 - 飛田 裕子 (砺波市)
- (敬称略)

海王丸乗組員実況記

帆船海王丸 現役時代の思い出
業務課長 熊田 公信

一．はじめに
海王丸には、昭和六〇年四月から実習生として六ヶ月間、また、航海士となつてからは次席三等航海士、三等航海士として約二年間乗船しました。その間の思い出を述べます。

二．実習生時代
初めて海王丸に乗船したのは昭和六〇年四月一日、東京にある石川島播磨重工のドックでした。
そのときの海王丸は大改修工事で第一教室の床、ミズンマストゲルンシユラウドの更新工事を実施中で、実習生居住区には居室はなく、中部の階段を下りると第二甲板は内張がすべて取り外され、ガランとした大きなスペースがあるだけ。その中を工事的なケールが縦横無尽に走っているのが最初でした。ドック内での二週間は、整備作業の毎日。錆打ち、ペン塗りの日々が続き、帆船に乗船したという実感は全く沸きませんでした。
初めてマストに登ったのは乗船してから一〇日目。フォアマストで登壇訓練が開始されました。トップ台まで二回でしたが、大変怖かったことを今でも記憶しています。特にフォアトップクシユラウドに登る時、今、手を離したら・・・と思つたものでした。
四月一四日、ドックを出発し、長崎までの航海を初めに国内訓練航海が始まりました。

第一回目の操帆訓練では、当時の一等航海士に怒鳴られ続けながら作業をしました。

国内航海は長崎での一般公開、名古屋でのセイルドリル、NHKの取材(教育TV、Eテレ)といつ三〇分番組)など印象に残るものでした。

五月三〇日、華々しく東京港を登壇礼で出港、ハワイまでの遠洋航海が始まりました。

出港翌日には展帆したものの風には恵まれず、途中ではウエアリングの連続、一ワツチに四回ウエアリングをした日もありました。

結局、往航は二五日目に機走に移り、全帆走でのハワイ・ランドフォールはなりませんでした。

ハワイでは移民百年を祝い、ホノルル沖で帆走パレードも開かれ(大型帆船は海王丸一隻でしたが・・・)、ホノルル、ポートアレンでは盛大な歓迎を受けました。

カウアイ島ポートアレンでは地元女子高校生とのダンスパーティも開かれ、たくさんの方達も出来ました。(あわよくばカウアイ島の奥さんをもらつてハワイに住んでいたかもしれませぬ。)

九月に下船するまでの六か月の航海は今にして思えば人生での最高の時だったかもしれませぬ。

三．三等航海士として乗船

昭和六二年から三等航海士として乗船した時の思い出も忘れることが出来ないものがいくつもあります。

四．一 2m45cm のカジキが釣れた・・・

昭和六三年の夏の遠洋航海中のこと、ホノルルも近づき南下を始めた頃のことです。朝の六時過ぎ、ロイヤルのセツトに掛かっている時、相ワツチのチヨツサIが大声で叫びました。「大物が掛かつたゾー!!」ロイヤルのセツトもそこそこ誰かが我先にと船尾へ走り出しました。そこで見た光景は・・・。大きなカジキマグロが船尾から流した仕掛けに掛かり、海面上をジャンプしているではありませんか。まさに梅宮辰夫か松方弘樹の釣り番組さながらの光景です。歓声やら感嘆

の声やら船尾付近は黒山の人だかりです。結局、一〇人ほどで仕掛けのラインを引きながら約三〇分かけてデッキ上に揚げることが出来ました。揚げてみるとその大きさにびっくり。2m45cm のカジキでした。早速、ウエルデッキに吊されま

した。早速、ウエルデッキからウエルデッキ上につくぐらいたる大物です。昼過ぎまで代わる代わる写真に収める実習生・乗組員の姿は絶えませんでした。その魚はどうなつたか? 当然、みんなのお腹の中に納められました。味は・・・?。おいしいということはおきましよう。あの時の魚を揚げた時のテグスの感触は今でも記憶に残っています。

四．二 あわや衝突事故・・・!

航海士になつてからいろいろヒヤリとする経験をしました。その中でも海王丸で0812直の当直中に漁船と接触した時のことは今でもはつきりと脳裏に焼き付いています。

あれは大阪港から日立港への航海中でした。

0812頃、紀伊半島の尾鷲沖を航行していた時のことです。右舷側三マイルに操業中の漁船を四、五隻認めましたが、停まつているようなので、あまり気にせず船の位置を確認して行き、実習生に位置の入れ方を説明していた時です。突然、右舷の見張り当番が叫びました。「漁船がどんどん近づきます!」その声にすぐに船橋の前面に走つていつて見るとなんと

・・・。右舷側三マイルのところに漁船がこちらに向かって走つてくるではありませんか。「えっ、停まつていたはずだし、方位も変わっていったはず・・・。瞬間的なあとは思いましたが、避航しない訳にはいきません。すかさず「ハード・スターボード!」を発令しましたが、船が効き出すまでの一〇秒間が長いこと。映画「タイタニック」で氷山に衝突するマードック一等航海士の気持ちです。船橋の前面を握りしめ、手に汗が滲んでいくのがわかります。やっと船が効き始め右旋回を始めたのですが、漁船の振り出していた竿の部分が本船の船体中央に接触しました。すぐに船長に報告しテレグラフを引くとともに相手の船名などを確認しました。衝突した時、航海士は

「CAPSTAN(キャプスタン)」と覚える。と昔から言われていました。衝突したら、

C	Course	(針路)
A	Angle	(衝突時の角度)
P	Position	(船位)
S	Situation	(衝突時の状況)
T	Time	(衝突時刻)
A	Angle	(衝突針路)
N	Name	(相手船の船名)

でも、接触の瞬間これらの内、いくつ出来たでしょうか。たぶん時刻、針路、船名だけだったと思います。すぐに船長や他の航海士が登橋され、その他の内容を記録してくれたと思います。そのときの自分はまさに頭の中が真っ白・・・。ストッブを引くテレグラフの手が、そして足が震えていたのを今でも記憶しています。そして、「これで俺の航海士生命も終わりだ・・・!」と。

結局、いったん船を止め、相手の漁船を呼んで状況を聞きましたが損傷はなく、相手も前を見ずに操舵室で仮眠していたとのことで双方に異常のないことを確認、連絡先を確認の上、漁港の入り口まで伴走し本船は日立港に向かいました。見張りの重要さをひしひしと感じた一件でした。

そのとき以来、当直に入るときは、あの時の失敗、教訓を常に念頭に置いてワツチを続けています。

四．三 ミズンロイヤルヤードがボキリ・・・

大阪でのセイルドリルの時のことです。大勢の観衆の中、日本丸と海王丸の両船でセイルドリルを実施し、ロイヤルセツトに掛かった時、「パシッ」という大きな音がミズンマストの方から聞こえました。私はジガーマストの指揮をしていましたので、ミズンマストの方を見るとロイヤルヤードが曲がっているではありませんか。なんとヤードが折れてしまったのです。木製のヤードであまりブレースを張りすぎると曲がるとは聞いていた

たが、折れたのにはびっくり。すぐにミズンロイヤルだけは豊帆し、セイルドリルは続けられました。

セイルドリルも無事終了し、翌日ロイヤルヤードを取り外しデッキ上に降ろし

舵輪

ましたがヤードの素材があまり良くなかったことと老朽化が原因でした。海王丸の最終航海で遠洋航海も迫っており、このままミズノロイヤル無しになるかと思っていたところ、東京・石川島播磨重工のドックに交換したフォアロイヤルが保管されていたので、東京出港前に、それを取り付け最終の遠洋航海に出ました。

それ以後セイルのセット、ヤードのトリムの際は細心の注意を払うこととなりました。

四・四 越えられなかった津軽海峡
苦小牧を出港し次の港 敦賀港に向かっているときの事です。

朝の04:08直、竜飛崎沖を航行中のことでした。発達した低気圧の通過後、強力な冬の気圧配置となり夜半から西風はどんどん強くなり、05:30頃には風力九風速20m/sにまで達していました。機走速力もどんどん落ち、一ノツトと歩いていた。歩く速度よりも遅いのです。ヤードの風圧抵抗を少なくするため、ポイントヤードをしようかとチョッサーと打ち合わせていると風は25m/sを越えるまでに強くなり、機関は両舷フル・アヘッドであるにも関わらず、前進の行き脚はなくなり、ログで後進三ノツトを示しています。前からは東航の反航船が近づき、本船の自由も効かなくなっていました。私と当直の実習生一〇名ですべてのヤードをスターボード・タックからポイント・タックに切り替えましたが、速度は回復せず180度反転し、敦賀とは反対方向の東へ向かって走ることになりました。反転すると速力も嘘の様に速くなり一ノツトを越えるまでになりましたが、向かっている方向は正反対。08:00の当直交代時には大間崎沖を過ぎていました。次直のセコンド・オフィサーが登橋して昨夜と同じ場所にいることに驚いていました。

津軽海峡を越えられたのは、その日の夕方。一八時間、津軽海峡にいたことになりました。結局、敦賀には一日半おくれとなっていました。

あの時、風速25m/sの中でポイント・ヤードでブレースを引いた一〇人の実習生と私は手の皮がむけ、ヘトヘトになっ

ていました。自然の威力を思い知らされた一件でした。

この船で実習生から航海士となつて、今までにいろいろな失敗を経験してきましたが、そのことが元で人的な被害が出なかったことは幸いです。

「失敗は成功の元」と言いますが、やはり失敗や事故を未然に防げる様、日頃から注意や努力を怠らないことが大切ですね。

係から

教材用帆船模型の製作
ボランテニアの帆装艦装や操帆要領に対する理解に役立てるべく、熊田〇〇が毎晩寸暇を惜しんでコツコツと海王丸帆船模型(1/50)を製作中です。マストはミズンとジガーの二本、ヤード等はミズンの6本とジガーのガフ・ブームそして各セイルです。

今後は、展帆日の昼休み等を利用して、ボランテニアの中から希望者により、セイルの製作(主にミシンを使用したシーツ地の帆)等を手伝っていただこうと思つていきます。目途がつかましたら連絡します。

市原初代常務理事からボランテニアにいただいた寄付金
舵輪六四号にて照会后、その活用方法については皆さんから特に強い要望がでていまして、ボランテニア活動に必要なもので、なるべく多くの人が手にすることが出来るものを、現在の状況を考慮しつつ次案により検討しています。

- 案
- ・ 訓練に関するもの
 - ・ (帆船模型の材料購入等)
 - ・ 展帆等行事に関するもの
 - ・ (クレーンポットの購入等)
 - ・ 研修に関するもの
 - ・ (教材の購入等)

ボランテニア研修の開催
八月六日(日)の総帆展帆反省会において連絡したとおり、展帆ボランテニアの中から希望者を対象に、技能向上や船

内生活体験等を目的として、海王丸研修を開催します。

「五分前の精神」、「人員確認」等規律正しく時間に厳しい船内生活を通じて「船」に親しんでいただくとともに、普段展帆作業をしながらもよくわからないと思つている帆装艦装や帆走理論、一度はやつてみたいと思つている諸甲板作業、そして新たに始めようとしている船内案内(仮称)ボランテニアやセイル体験(仮称)ボランテニアの養成講座等、楽しく有意義な内容を順次取り入れれます。

今年度第一回目として、八月下旬に宿泊コースを開催します。全体として海洋教室に準じた扱いとなります。慣れないうちは生活に不自由さを感じるかも知れませんが、返信用八ガキにて奮つて応募下さい。概略は左記のとおりです。

記

ボランテニア研修(今年度第一回目)

日時 八月二六日(土)一六時受付
二七日(日)一三時三〇分下船

場所 帆船海王丸

費用 一五〇〇円(夕・朝食費、洗濯費等)当日受付時徴収します。

プログラム(概略)

- 第一日目
- 一六〇〇 受付(交流センター)
 - 一六三〇 説明、乗船
 - 一七〇〇 夕食
 - 一八〇〇 避難訓練
 - 一九〇〇 船内案内講座
 - 二〇三〇 意見交換会
 - 二一〇〇 シヤワー等
 - 二二〇〇 消灯、就寝
 - 二三〇〇
- 第二日目
- 〇六三〇 総員起こし
 - 〇六四五 甲板清掃
 - 〇七三〇 朝食
 - 〇八三〇 公開準備
 - 〇九三〇 登橋礼練習
 - 一一三〇 下船

船内案内講座や登橋礼練習を希望しない者は、甲板作業(内容は未定)を行います。

持ち物 作業着、作業帽、運動靴、着替え、タオル、筆記用具、その他

研修に当たつての注意事項

- ・ 乗船中は船長の指示に従つて下さい。
- ・ 船長の許可がない限り上陸はできません。(日課にはない)
- ・ 喫煙場所や時間は別途指定します。
- ・ 酒類は持込禁止です。
- ・ 活動時の服装は展帆時に準じます。巡検後から総員起こしまでの間は運動のできる服装なら結構です。
- ・ 申込切は返信はがき記載のとおりです。取り止めは実施前日正午までに連絡下さい。(それ以降は会費を徴収します。)
- ・ 第二回目は九月一五日(祝)を予定していますが、今回の状況をみて次の展帆日に実施の有無を連絡します。内容は登橋礼練習とセイル体験講座を中心に九時受付、一六時三〇分下船の日帰りコース、費用は昼食込みで一〇〇〇円です。

展帆等下

日時 名称 気象 参加人数 ヤード等 その他

七月二日(日) 総帆展帆 西南西の風、風速6m/s 快晴 Portacksharp yards 八一名 海洋講座、海王丸バーク誕生祭

七月二〇日(祝) 総帆展帆 北北東の風、風速4m/s 快晴 Star'd tack square yards 一〇三名 海王丸フェスティバル、紺青賞表彰

八月六日(日) 総帆展帆 北の風、風速5m/s 晴 八二名 Star'd tack sharp upyards 海洋講座

あとがき

今年度紺青賞表彰一一名の皆さん、おめでとうございます。これを励みにされて今後も御活躍願います。

表彰後撮影した全体写真は、八月六日展帆受付時、各位に配布しました。欠席された方には次回展帆日に配布します。

七月二〇日は久しぶりに一〇〇名を越える参加者となり、畳帆作業もスムーズに作業ができました。また、このところ女性参加人数が増え、全体で一本のマス配置人数分を越えています。

舵輪

次回展帆は一ヶ月後、九月一〇日です。

舵輪の物語

舵輪の物語

SPICING THE MAIN BRACE

K A I W O M A R U